Salesses: De Konakry au Niger. (E/BSG).

DE CONAKRY AU NIGER

PAR

Le capitaine E. SALESSES[1]

Je saisis cette occasion de remercier publiquement la Société de Géographie qui a bien voulu m'accorder le prix Duveyrier pour ma première mission. J'étais dans la brousse quand j'en ai reçu la nouvelle, malade, isolé, découragé par la longueur de ma tâche et par la mort ou la maladie de la plupart de mes compagnons; ce souvenir de France me rendit alors l'ardeur et la confiance. Je n'ignore pas que mon meilleur titre à cette distinction a été l'uniforme que je suis fier de porter, mais cette pensée m'a rendu la récompense plus précieuse; permettez-moi donc de reporter sur l'armée, comme à sa cause première, l'honneur qui m'a été fait.

Il m'échoit l'honneur de porter la parole au nom de mes deux missions; elles sont actuellement dispersées; quelques-uns de ses membres se sont vaillamment remis à l'œuvre pour la perfectionner; d'autres sont morts glorieusement, tels que le maréchal des logis de Bernis et le sergent du génie Grenot; un seul, M. le capitaine Millot, a pu m'accompagner ici; permettez-moi de vous signaler leur mérite et leur dévouement auxquels j'ai dû tout le succès; permettez-moi aussi de saluer respectueusement ceux qui sont morts pour leur pays.

J'aurai sans doute besoin de toute votre indulgence; ce sont mes débuts de conférencier ; vous trouverez cependant, j'espère, dans ce que je vais dire, l'expression d'une conviction ardente et sincère; j'ai l'heureuse fortune de pouvoir

1. Communication faite à la Société de Géographie dans sa séance du 9 décembre 1898. — Voir la carte jointe à ce numéro.

exposer devant cet auditoire d'élite des idées qui me sont chères et que j'ai bien longtemps méditées.

Je me suis fait le missionnaire et le champion d'un chemin de fer de pénétration qui, partant de la mer, aboutirait au Niger navigable par la plus courte distance entre le fleuve et la côte. Le point de départ est le port de Conakry; le point d'arrivée est Kardamania près de Kouroussa. Mon but est de vous exposer à la fois la justification et les détails de ce projet; je diviserai ma conférence de la façon suivante :

1° Récit de ma première mission; 2° ma deuxième mission; 3° description de la Guinée; mœurs et coutumes des habitants; 4° indications relatives au projet de chemin de fer; 5° colonies étrangères.

I. — Récit de la première mission.

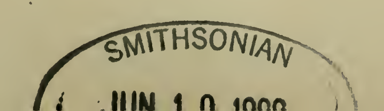
Conakry est une ville récente, qui n'existait pas en juillet 1890, quand M. Ballay, premier et unique gouverneur de la Guinée française, y débarqua; le palais du gouvernement, triste palais, était alors inachevé et n'avait reçu ni portes ni croisées; on voyait au nord de l'île la factorerie de la Compagnie française de l'Afrique occidentale et au sud la factorerie allemande Colin et Jacob; ces trois maisons étaient reliées par des sentiers étroits pratiqués dans une végétation exubérante où se cachaient les panthères et les serpents. En novembre 1895, lors de mon arrivée, la ville possédait déjà cinq à six rues et le commerce total de la colonie s'élevait à dix millions; en juillet 1898, à la fin de ma dernière mission, la ville couvrait l'île entière de ses constructions, et le commerce était passé à vingt millions. Ce simple détail vous expliquera clairement pourquoi, en 1895-96, j'ai été chargé seulement de l'étude d'une simple route, dont 120 kilomètres sont du reste déjà exécutés, et

pourquoi, en 1897-98, je suis reparti de nouveau pour entreprendre une étude de chemin de fer. L'importance croissante du commerce est la principale cause de l'extension du programme primitif.

La première mission arriva le 7 novembre 1895 à Conakry, après une traversée de douze jours ; elle comprenait un seul officier et deux sous-officiers, parmi lesquels le maréchal des logis de Bernis, tombé depuis à Ilo au cours de l'expédition Bretonnet.

L'intérieur du pays était alors presque indépendant, comme on va le voir, et très peu connu; on me chargea d'étudier le tracé d'une route entre la capitale de la Guinée et Farana, poste et marché important sur le Niger. La besogne était trop lourde pour que le petit effectif de la mission pût l'accomplir entièrement dans une année; je résolus donc de consacrer la campagne au levé exact de la première moitié du tracé de Conakry à Bambaïa, et de reconnaître simplement le reste entre Bambaïa et Farana.

Dès qu'on quitte Conakry, on arrive au pied d'une haute montagne qui s'élève à pic de près de 1,000 mètres au-dessus de la plaine environnante; cette montagne, nommée Kakoulima, est très redoutée des noirs qui la dépeignent comme un séjour de mauvais génies et qui n'osent s'y aventurer; comme elle constitue un magnifique belvédère, je résolus d'en faire l'ascension afin de jeter sur le pays un coup d'œil d'ensemble et de mieux jalonner ma route. Au cours de l'ascension, nous fûmes tellement gênés par les broussailles et les lianes que nous ne pûmes avancer que très lentement et qu'il fallut bivouaquer en pleine forêt; la forêt qui couvre le Kakoulima est très épaisse et remplie de singes, de chimpanzés principalement, qui font au lever et au coucher du soleil un concert assourdissant; les noirs disent qu'ils font « salam » ; d'autre part, de gros moustiques attirés par le feu se jetèrent sur nous; nous ne pûmes fermer l'œil de la nuit et l'ascension fut reprise dès



que le jour le permit; malheureusement, dans la marche au milieu de la forêt nous perdîmes la bonne direction, et nous arrivâmes au pied d'une muraille infranchissable qu'il fallut longer jusqu'à la rencontre d'une passe étroite; cette passe était à demi fermée par un arbre résineux dont une haute branche horizontale portait enroulé un naja noir, serpent très venimeux. J'eus la pensée d'essayer d'atteindre le naja avec un mauvais revolver d'exportation appartenant à mon guide; le but était assez difficile à atteindre ; deux des balles ne portèrent pas et les autres cartouches donnèrent des ratés. Je passai néanmoins sans me préoccuper autrement de l'incident; quelle ne fut pas ma surprise de constater que mes noirs ne me suivaient pas! Je revins en arrière; j'employai tour à tour les menaces et les promesses; tout fut inutile; les noirs étaient persuadés qu'ils allaient commettre un sacrilège; le naja était pour eux l'incarnation du démon familier de la montagne et leur jetterait un sort; l'incident du revolver, joint à nos autres mésaventures, avait porté leur superstition au comble; bref, je dus redescendre, mes porteurs m'étant nécessaires pour mes vivres, d'autant plus que le brouillard s'était levé et que mon espoir d'examiner le pays ne pouvait plus se réaliser. Un essaim d'abeilles, dérangé par notre passage, se chargea de transformer la retraite en déroute.

Durant ma deuxième mission, j'ai exécuté avec M. Naudé, adjoint du génie, et le sergent Dubus, cette ascension dans des conditions excellentes, et nous avons établi un signal topographique à son sommet, après avoir franchi les derniers vingt mètres au moyen de la corde.

Après cet épisode, la mission poursuivit sa marche; elle découvrit une magnifique cascade sur la rivière Kitim, près de Tangbaïa; la rivière court dans un chenal profond avec une vitesse énorme, se brise contre les rocs et finalement se jette dans un gouffre de 40 mètres de hauteur surmonté d'un rocher à pic de pareille dimension; le spectacle est

d'une beauté incomparable, surtout à la fin de l'hivernage.

Arrivée à Senienta, la mission s'informa des chefs du village pour en obtenir l'hospitalité; pendant que cette recherche s'opérait, le maréchal des logis tomba sur un sentier conduisant à un carrefour d'où les indigènes cherchèrent à l'écarter, en lui disant qu'il y trouverait des diables; il n'y trouva pas de diables, mais bien les chefs et les notables fort occupés à s'enivrer avec du « bili », liqueur du pays ayant une saveur opiacée.

Nous survînmes à Koliagbé en pleines réjouissances, à l'occasion du « boundoum » ou baptême musulman; le soir, le corps de ballet de l'endroit se présenta devant nous, et exécuta sous la surveillance d'une vénérable matrone, aux sons d'un xylophone appelé balafon, un tam-tam des mieux réussis. Cet honneur nous coûta un très grand nombre de piécettes de cinquante centimes, car il est d'usage en pays noir de se montrer généreux dans ces sortes de cérémonies. La rivière Oua-Oua nous offrit encore une suite merveilleuse de 13 cascades consécutives, dont quelques-unes ont percé le rocher en créant des ponts fantastiques.

Nous atteignîmes enfin les frontières du Foutah Djallon, pays alors indépendant en fait, bien qu'il eût déjà signé avec nous des traités de protectorat. Les Peuls sont une race fière très différente des noirs ordinaires; on les croit descendants des Fellahs égyptiens; ils élèvent des bœufs et montrent beaucoup d'aptitude au tissage et aux travaux de maroquinerie. L'instruction musulmane est chez eux assez répandue.

Dans une reconnaissance préliminaire que je fis à Nounkolo, je fus repoussé sans motif du village du chef, et obligé de m'abriter dans une mauvaise case du voisinage, je n'avais pas d'armes et six noirs seulement m'accompagnaient; le chef, qui avait sur la conscience quelques méfaits antérieurs, refusa de me recevoir et même de s'entretenir avec moi. Ni vivres ni guides ne me furent

donnés pour continuer ma route, et je fus contraint de rebrousser chemin vers le gros de ma mission, après avoir perdu ma mule qui s'était échappée la nuit.

Il va sans dire que je ne pouvais me laisser ainsi arrêter ; je n'avais pas le temps, à une pareille distance de Conakry, d'en référer au gouverneur ; je me procurai au poste voisin une dizaine de tirailleurs, et je revins à Nounkolo, espérant encore négocier. Je fus accueilli à coups de fusil, et mon guide fut blessé; les tirailleurs ripostèrent, mais je fis aussitôt cesser le feu en voyant que les Foulahs s'enfuyaient. Nous entrâmes dans le village abandonné où je retrouvai ma mule, que les Foulahs m'avaient volée à mon insu ; cette mule, profitant de l'insouciance du noir qui la gardait, avait pu se détacher, et avait repris le chemin qu'elle avait déjà parcouru, afin de rejoindre ses compagnons d'écurie restés avec le gros de la colonne ; les Foulahs l'avaient confisquée au passage, désireux de se procurer économiquement une bête dont la force, la taille et la douceur les émerveillaient. Le Foutah ne possède, en effet, d'autres bêtes de somme que les bœufs, et l'on y voit seulement quelques chevaux de petite taille importés pour l'usage des chefs.

Ce ne fut pas là ma seule querelle avec les Foulahs : deux jours plus tard, les habitants de Bamè me refusèrent toute nourriture, même contre paiement; comme j'avais jugé nécessaire de confisquer un bœuf afin de les ramener à de meilleurs sentiments, ils m'attaquèrent le soir pour reprendre leur bien et s'emparer de mes caisses. Le maréchal des logis de Bernis était alors malade de la fièvre, le deuxième sous-officier était absent ; je n'avais gardé qu'un seul tirailleur afin de ménager les vivres. Dans cette situation critique, mes porteurs, que j'avais à peu près militarisés, me servirent beaucoup ; je restai maître de la situation, et des perquisitions minutieuses dans les cases abandonnées me procurèrent assez de riz pour nourrir mes hommes.

Il me restait à m'enfoncer dans les pays que Samory avait dévastés et ruinés ; cette région est semée à chaque pas de restes d'anciens villages; mais l'éléphant y a maintenant remplacé l'homme. Pendant trois jours, nous ne vîmes aucune trace humaine et le sentier avait lui-même disparu ; il fallait marcher à la boussole, et s'approvisionner à l'avance pour ne pas mourir de faim.

Je ferai remarquer à ce propos que ce ne sont pas les vivres de l'Européen qui l'embarrassent, mais bien la nécessité de nourrir les porteurs ; on ne peut se charger de tout le riz nécessaire, car alors les porteurs ne suffiraient même pas à porter leur propre nourriture ; d'autre part, il ne faut pas affamer les pays où l'on passe, si on ne veut pas créer le vide autour de soi. C'est ainsi que j'arrivai à Farana, poste autrefois important sur la rive droite du Niger.

La mission n'y resta pas longtemps et revint sur ses pas par un meilleur chemin qui traversait le Foutah Djallon; je passai à Kouria, village détruit en 1891 par les Sofas, au moment de l'expédition de Brosselard-Faidherbe. Ainsi que me l'expliqua un indigène, témoin oculaire du massacre, les Sofas avaient choisi comme centre d'hivernage et magasin général le poste d'Hérémakono, où les noirs anglais de Sierra Leone venaient échanger de la poudre, des fusils et des tissus contre des esclaves. De là ils guettaient quelque gros village entouré de fermes, sur lequel ils fondaient au début de la belle saison; ils y vivaient au jour le jour, pillant de temps à autre les provisions et dévorant les réserves des habitants, puis ils se retiraient au commencement de l'hivernage en mettant le feu à leur refuge. Ce fut ainsi que les Sofas prirent Kouria; Kémoko Bilali vint du sud, Sisséké du nord, un troisième chef entra par l'ouest; l'assaut fut donné de grand matin, alors que les habitants ne s'y attendaient pas; les hommes furent égorgés ou se sauvèrent chez les Houbbous; les femmes et les enfants furent réduits en esclavage.

Les ravages de ces Sofas furent durement réprimés, car le colonel Combes dirigea, en 1892, une expédition en Guinée; il poursuivit partout les Sofas, de Farana jusqu'au Kissi et jusqu'à la Grande Scarcie, point extrême qu'ils avaient atteint; Ouossou était un poste sofa. Tous les Sofas pris les armes à la main étaient envoyés à Farana, jugés par une cour martiale et, en cas de condamnation, exécutés; les exécutions furent assez nombreuses pour que l'on puisse retrouver encore un fouillis d'ossements et de crânes dans un champ de riz auprès du Niger. L'on raconte que l'exécuteur, un noir exerçant aujourd'hui le métier de boulanger, ne pouvant couper une tête avec un sabre au tranchant émoussé, appuyait par petits coups donnés en dessous le col de la victime sur le tranchant pour le faire mordre, et lui disait en même temps dans un jargon que je traduis à peu près : « Pourquoi faire tant de façons? »

Après la traversée de cette triste contrée, la mission pénétra enfin de nouveau dans le Foutah Djallon, mais non sans difficultés. En effet, le Foutah était entouré de peuples vassaux qui les redoutaient et nous refusaient des guides, en nous renvoyant de l'un à l'autre; nous tournions donc autour du pays sans jamais y pénétrer. Je réussis enfin à gagner un chef malinké qui, au prix d'un gros collier d'ambre, objet de parure très recherché, consentit à me fournir un guide et des porteurs.

Le Foutah est entouré d'une sorte de rempart montagneux constitué par des soulèvements granitiques est-ouest s'élevant à pic du milieu de la plaine; l'ascension fut donc très dure, mais enfin le succès couronna nos efforts. Ce fut alors que j'eus une troisième querelle, beaucoup plus grave que les premières, avec les Foulahs. La mission marchait en deux groupes, le maréchal des logis de Bernis en tête avec le convoi, moi-même avec les noirs qui m'aidaient dans mon levé, le premier groupe à une allure naturellement plus rapide que le deuxième. En approchant du village de

Laïcomboia, je fus accueilli par un spectacle inattendu : mon guide avait été poignardé; mes porteurs en fuite avaient laissé leurs charges au milieu du chemin; le maréchal des logis était assis prisonnier au milieu d'une centaines d'hommes qui m'attendaient. Je n'avais avec moi que deux aides, mon interprète et un tirailleur; la diplomatie seule pouvait nous sauver. J'arrêtai le tirailleur déjà prêt à faire feu, et je m'avançai seul et ostensiblement désarmé vers le groupe hostile qui m'accueillit par des clameurs.

Je n'ignorais pas que les Foulahs étaient en proie à des discordes intestines, et qu'ils avaient essayé déjà de négocier avec les Français; de plus ils craignent nos régiments soudanais; je fis donc expliquer au chef peul que j'étais venu en voyageur, en ami, et que le gouverneur de Conakry m'avait invité à venir leur porter l'assurance de son amitié; que nos soldats n'étaient pas venus avec moi, pour n'effrayer personne dans cette démarche; mais ils savaient que je devais revenir tel jour à la frontière; ils m'y attendaient, et si je ne paraissais pas, l'on pouvait compter sur des coups de fusil. Cette raison fût goûtée; un ou deux colliers d'ambre achevèrent de bien disposer les Peuls; ils nous donnèrent des cases, des vivres et des guides.

C'est dans cette conversation que je pus le mieux apprécier les qualités de finesse native des Foulahs; la discussion entre le chef et moi fut extrêmement polie et courtoise, sans mouvements d'impatience, sans injures; et j'étais vraiment embarrassé parfois pour soutenir la discussion ou réfuter des arguments, tout autant que j'eusse pu l'être avec un Européen. Ce chef, nommé Alfa Aliou, tint, en nous séparant, à me demander ma carte; sur quoi quatre autres se crurent obligés aussitôt d'en faire autant. Alfa Aliou a été tué dans les troubles qui ont suivi la conquête du Foutah, mais on trouverait certainement nombre de Peuls aussi intelligents que lui.

Notre retour en Guinée et à Conakry s'effectua sans difficulté, et nous pûmes utiliser la belle route que M. Oswald, garde principal d'artillerie, construisait d'après notre tracé; nos montures succombèrent toutes, mais heureusement quand finissait notre tâche. La maladie vint ensuite nous éprouver. J'eus un accès de dysenterie qui nécessita trois mois de traitement au lait à Saint-Louis et en France pour guérir ; me trouvant dans l'impossibilité de repartir aussitôt, je rendis au maréchal des logis de Bernis sa liberté; il s'embarqua de nouveau avec la mission Bretonnet pour le Dahomey, où il était destiné à périr.

Pendant la même année 1895-1896 une autre mission, comprenant les capitaines Passaga, Cayrade et Millot, exécuta en Guinée la délimitation des frontières anglo-françaises, et détermina la position astronomique exacte des sources du Niger.

En 1896-1897, le temps fut largement mis à profit par la colonie : elle fit continuer la route sous la direction de M. Leprince, garde d'artillerie de marine, poser un réseau télégraphique se reliant par Farana et Kouroussa à celui du Soudan, entamer un autre réseau côtier se reliant avec Dakar par la Casamance. M. Leprince fit exécuter une large piste pour les caravanes, le long du fil télégraphique ; les capitaines Muller et Desdouits conquirent le Foutah ; on organisa l'intérieur du pays, on créa des magasins; des recensements furent commencés; le gouverneur établit l'impôt de capitation et brisa les résistances dont les épisodes de ma mission avaient prouvé la réalité. Enfin, sous l'impulsion de M. le gouverneur Ballay, secondé par M. Cousturier, Conakry tripla d'étendue et d'importance, et le commerce doubla. En 1897, la route arrivait à Mambia après avoir franchi, sous l'impulsion énergique de M. Leprince, les deux premières terrasses que l'on rencontre à partir de la côte vers l'intérieur, Cette route a 5 mètres de large, elle est carrossable, mais dotée seule-

ment de ponts en bois que les termites rongent en un ou deux ans; elle n'est pas encore bien empierrée; la nécessité d'aller vite et diverses circonstances matérielles ont fait accepter quelques rampes raides faciles à adoucir, et quelques courbes qu'on pourra supprimer; le tracé est défectueux, entre les 12e et 30e kilomètres, cette partie ayant été exécutée par des noirs sans aucune reconnaissance préalable; la longueur totale de la route est actuellement de 100 kilomètres, et l'on ne dépassera pas sans doute Friguiagbé qui sera atteint cette année ; on est en train de la munir de ponts en fer.

II. — Deuxième mission; description du pays; mœurs et coutumes des habitants

A la suite de l'accroissement de la prospérité de Conakry, les vues changèrent, et je fus chargé d'aborder, aux frais de la colonie, l'étude d'un chemin de fer; d'ailleurs la colonie de Sierra Leone, notre concurrente, avait commencé une entreprise analogue, et les renseignements préliminaires de ma première mission m'avaient permis d'affirmer que la chose était possible Il restait à le prouver en exécutant l'avant-projet. La mission comprenait 3 officiers et 5 sous-officiers, le capitaine Millot ici présent, l'adjoint du génie Naudé actuellement en Guinée, les sergents du génie Turpin, Grenot, Dubus et Godfrin, et le maréchal des logis Lachaud. Le débarquement eut lieu à Conakry le 14 octobre. Pendant que les préparatifs de départ dans la brousse s'effectuaient, je pus me rendre incognito à Sierra Leone et y lever grossièrement le chemin de fer existant; je pus même revenir en locomotive; il n'y a certainement aucune raison de croire que les Anglais m'auraient molesté s'ils avaient connu ma présence, mais je craignais précisément leur hospitalité qui aurait pu me

gêner alors que j'étais pressé par le temps; je me souvenais de la réception que l'on fait traditionnellement aux officiers étrangers qui suivent les grandes manœuvres : on leur réserve bon accueil et bonne chère, mais leurs cicérones ne les conduisent sur le terrain qu'au moment où la pièce va se jouer et ils n'en ont pas vu les coulisses. Pour ne pas être connu, j'ai pris une goélette à Conakry; expérience faite, je ne conseille à personne la navigation en goélette; on peut rester en panne pendant deux jours par les temps de calme; c'est ce qui nous arriva; on rechercha les provisions dont disposait l'équipage pour ne pas mourir de faim, elles se montaient à une boîte de sardines et six bouteilles de vin.

Le chemin de fer anglais de Sierra Leone a 50 kilomètres de long actuellement et 0 m. 76 de large; il comprend 11 à 12 viaducs, ce qui l'a rendu relativement fort cher; la révolte des Mendès et des Timénés, qui a éclaté en 1898, a retardé sérieusement sa construction, et il nous est facile de le devancer maintenant; il se dirige par Songotown vers Rotifunk.

De retour à Conakry, je trouvai la mission prête à partir, constituée en trois groupes devant opérer séparément chacun sous la conduite d'un officier. Le capitaine Millot était plus particulièrement chargé de la reconnaissance du Niger et du Haut-Konkouré, et accessoirement de plusieurs autres itinéraires. Il a reconnu le premier exactement la partie du cours du Niger entre Farana et Kouroussa, et a ainsi dignement complété le travail de Hourst, qui commence à Kouroussa. M. le Ministre des Colonies, tenant compte de cette œuvre, a bien voulu l'en récompenser en lui accordant la croix de la Légion d'honneur.

M. l'adjoint du génie Naudé a exécuté la majeure partie du levé détaillé; le reste, soit 200 kilomètres, ainsi que les grandes reconnaissances à travers le Foutah Djallon et la plaine du Niger, m'a été réservé.

On peut voir que le travail accompli par la mission a été considérable et qu'il dépasse la mesure habituelle; aussi, malgré la chaleur, le travail durait-il chaque jour de 6 heures à midi, et se prolongeait même parfois le soir; sauf pour cause de maladie, pas une heure n'a été perdue.

Quelques jours ont été gagnés sur l'hivernage de 1897 et quelques autres sur celui de 1898; les officiers ont, en outre, exécuté eux-mêmes la mise au net du travail tous les soirs; le travail de débroussaillement a été accompli la plupart du temps par des prestations indigènes sous la conduite d'un sergent. La presque totalité des montures a succombé. Nous avons eu la douleur d'enregistrer le décès du sergent du génie Grenot, mort à l'hôpital de Conakry d'une fièvre bilieuse hématurique; avant de mourir, le gouverneur de la Guinée a pu lui remettre la médaille militaire, qu'il avait obtenue par sa belle conduite à Madagascar.

Le début de ma mission a été marqué par l'ascension heureuse du Kakoulima, qui nous a fixés sur l'orographie du voisinage; nous avons ensuite commencé le nouveau tracé du chemin de fer, en utilisant au début nos porteurs comme débroussailleurs; ceux-ci ont regimbé contre ce changement de tâche, sous l'influence de divers meneurs qui regrettaient déjà d'être partis; ils se sont mis en grève, et sont repartis pour Conakry, d'un pas d'abord rapide, qui se ralentissait à mesure qu'ils appréciaient mieux les conséquences de cet acte. Au pont de Tombo, près de Conakry, ils auraient bien voulu s'arrêter, mais le gouverneur, prévenu télégraphiquement, les avait fait accueillir par des miliciens ; on les mit en prison et les meneurs furent plus particulièrement punis ; le lendemain, je voyais reparaître tout mon monde, honteux et confus, implorant mon pardon, et montrant le poing au fil télégraphique qui les avait dénoncés; depuis ce jour-là, quand ils entendaient le frémissement du fil et le murmure produit par la vibration des poteaux, mes hommes se disaient : « Voilà les blancs qui

parlent entre eux » ; ils conservèrent longtemps rancune au télégraphe accusateur.

A Koussi, le chef de village possédait des sarraus singuliers, teints en rouge sombre, garnis de petits objets couverts de cuir si nombreux qu'ils semblaient former une sorte de cuirasse à écailles imbriquées; mon interprète m'expliqua que je voyais là des vêtements de guerriers couverts d'amulettes ou « grigris », possédant l'invulnérabilité contre les balles. Je lui proposai immédiatement un essai sur sa personne, mais il ne voulut pas y consentir, disant qu'il n'y a pas de grigris contre les blancs.

Cette observation montre bien la raison pour laquelle les merveilles de notre civilisation n'étonnent jamais les noirs; ils se contentent de dire : « Ce sont manières de blancs », exprimant ainsi l'opinion que nous sommes un peu sorciers, et qu'alors la chose est toute naturelle.

Précisément lors de mon arrivée en Guinée, Sory Elely, nommé almamy du Foutah Djallon en remplacement de Bokar Biro tué par nous, avait été à son tour assassiné dans son propre village, par le fils de son prédécesseur; le meurtrier, nommé Tierno Siré, fut fait prisonnier à Ségaïa et passé par les armes; beaucoup de parents de la famille des almamys Souria avaient participé au complot et furent envoyés captifs à Conakry; je craignais que ces événements, se passant dans le pays que j'avais à lever, ne rendissent ma tâche plus difficile; heureusement il n'en fut rien. M. Noirot, résident du Foutah Djallon, voulut bien me donner comme guide le frère du deuxième almamy, nommé Bou Bakar, jeune homme très intelligent et très instruit, parlant toutes les langues du pays, y compris l'arabe, et écrivant correctement en caractères arabes. Ce guide avait un profil fin et pur qui offrait de grandes analogies avec ceux des inscriptions égyptiennes ; il manifestait des manières très nobles, de la discrétion et de la réserve ; j'en tirai un excellent parti pour me diriger dans le pays et trouver ma route.

Grâce à ses conseils, nous découvrîmes la source et la vallée du Haut-Tinkisso, ainsi que les sources et les hautes vallées du Konkouré et des deux Scarcies. La vallée du Tinkisso est déserte actuellement, par suite des guerres entre les Foulahs et les dissidents du nom de Houbbous, mais elle ne tardera pas à se repeupler; le sergent Dubus y fut pris d'un grave accès de fièvre qui dura dix jours; malgré sa maladie, comme nous étions dans un désert sans vivres et sans habitations, il fut obligé de marcher presque constamment pendant de longues étapes, d'abord jusqu'à Passaïa, et ensuite jusqu'à Soia Moreia sur les bords du Niger. En ce point le Niger ne devient navigable qu'aux hautes eaux et à la descente; la remontée n'est jamais possible sans portage; la descente aux basses eaux est également impossible; les barrages rocheux ne cessent d'encombrer le Niger depuis Farana jusqu'à Bafara, au-dessous du confluent du Mafou et du Niger; cette circonstance nous décida à transférer le terminus de la voie ferrée de Farana à Kardamania, en amont de Kouroussa; Kardamania est vraiment le point où le Niger devient navigable en tout temps.

Le gros de la mission se trouvait réuni le 1er janvier 1898 à Kouroussa; je garderai longtemps le souvenir de cette entrée, qui s'opéra dans la nuit, guidés que nous étions par des feux immenses embrasant l'horizon; le capitaine Franceries, commandant du cercle de Kouroussa, avait tenu à célébrer le jour de l'An, ainsi que notre arrivée, par un tam-tam monstre réunissant tous les indigènes des environs. Le poste de Kouroussa est assis sur un beau plateau, sur les flancs duquel le village s'étage jusqu'au Niger; c'est un marché très important pour le caoutchouc et les autres produits indigènes; ce sera la capitale future du Soudan.

Le retour s'effectua par Banko, autre gros marché très bien situé au pied de hautes montagnes; entre ces mon-

tagnes et le Niger s'étend une plaine fort peu accidentée, à part quelques mamelons isolés; cette plaine est fertile, très riche en riz et en caoutchouc; elle pourrait être le grenier à riz de tout le Soudan. Le chemin de fer n'y éprouvera aucune difficulté de construction et pourra suivre de grands alignements droits, favorables à la vitesse.

A Kouroufing, la mission croisa un marabout snoussi qui venait de Tombouctou et avait recueilli des dons fort nombreux au Foutah, où les habitants sont zélés musulmans.

A Kambaïa, les Malinkés quittaient le village et se déplaçaient vers le Tinkisso; notre colonne croisa un noir qui, nouvel Énée, transportait sa mère sur ses épaules jusqu'à l'ancien village de ses aïeux qu'on reconstruisait. Les noirs sont très aimants pour leur mère, et ce sentiment touchant suffirait à leur faire pardonner certains défauts dont on souffre beaucoup parfois; ils aiment également leur village natal et ne manquent jamais d'y revenir lorsque la cause qui les en éloignait a disparu. Le Foutah Djallon était plein de réfugiés venant des bords du Niger ou du Tinkisso, chassés par Samory ou par les Houbbous; maintenant que ces vallées redeviennent paisibles et que les almamys ne peuvent plus les retenir, les réfugiés s'en retournent à leur village natal prier, comme ils disent, sur les os de leurs pères.

L'accueil le plus affectueux nous attendait à Timbo de la part de M. Noirot, résident du Foutah, et du capitaine Desdouits, commandant des troupes; malheureusement j'y ressentis les premières atteintes de la fièvre, qui m'obligea à m'aliter; l'accès dura environ vingt jours. Pour comble de malheur, nous apprîmes coup sur coup la mort du maréchal des logis de Bernis à Ilo, du sergent Grenot à Conakry, du lieutenant Curutchet et du sergent Delesse, ceux-ci étrangers à la mission et faisant partie de la garnison de Timbo. Ces déplorables nouvelles furent un peu adoucies

par l'annonce des récompenses que la Société de Géographie avait bien voulu accorder au capitaine Millot et à moi.

Après beaucoup de fatigues, grâce au dévouement de tout le monde, le travail de levé fut enfin terminé complètement le 4 juin et la mission put rentrer à Conakry, où elle fit de nouveau connaissance avec la fièvre. Il est remarquable que la santé se soutient relativement, malgré un travail pénible, tant que le travail dure; dès les premiers moments de repos, une réaction se produit, qui amène généralement la fièvre. Il fallut même presser le départ du maréchal des logis Lachaud, qui était le plus gravement atteint.

Le tracé de chemin de fer ainsi obtenu a 680 kilomètres de long et 1 mètre de large; le levé a été fait à 1/5,000^{e} c'est-à-dire à une échelle moitié de celle du cadastre, sur 400 mètres de large; il n'y a pas de grands ponts, ni de tunnels, ni de viaducs, ni de grandes tranchées; les ponts sont couramment de 10 à 75 mètres de longueur avec des travées maximum de 35 mètres; les courbes ont 100 mètres de rayon minimum et les pentes absolues ne dépassent pas 25 millimètres par mètre, sauf sur 3 kilomètres le long des monts Ouloum; c'est donc un chemin de fer analogue à ceux de France, un peu plus étroit et plus sinueux cependant. Il est productif dans toutes ses parties, et on pourrait, par exemple, se contenter d'en exécuter d'abord la première partie, de Conakry aux sources du Bafing, sous le nom de chemin de fer du Foutah Djallon. Le prix à prévoir varie de 70 à 90,000 francs le kilomètre, suivant qu'on ajoute ou non le bénéfice de l'entrepreneur. Il reste à exécuter l'avant-projet du tracé, c'est-à-dire à retoucher le tracé fait sur le terrain et à le débarrasser des coudes brusques qu'il présente, tout en ménageant la pente le mieux possible. La main-d'œuvre nécessaire existe, car on peut disposer, comme le Congo belge, des nombreux travailleurs de nos possessions, qui se

sont élevés jusqu'à 8,000 hommes sur les chantiers du Congo; la journée de terrassier nous reviendrait seulement à 1 franc, tandis que le prix admis au Congo, tous faux frais compris, était de 3 francs.

III. — Description de la Guinée. — Mœurs et coutumes des habitants.

La Guinée française, appelée naguère Rivières du Sud, n'a été érigée en gouvernement distinct qu'en 1890; elle doit son origine aux comptoirs fondés par nos commerçants, la Compagnie Verminck entre autres, au sud de la Casamance; le colonel du génie Pinet-Laprade, successeur de Faidherbe au Sénégal, plaça sous notre protectorat la plupart de ces comptoirs, entre autres le Rio Nuñez, d'où était parti René Caillié, le Rio Pongo, Dubreka et Benty. Pareillement les postes de Grand Bassam, Petit Bassam, Grand Lahou, Assinie, Grand Popo et Petit Popo relevaient tous du gouverneur du Sénégal. En 1883, sans rompre le lien de dépendance avec la colonie-mère, on réunit tous les postes situés au sud de la Casamance sous les ordres d'un lieutenant-gouverneur, M. Bayol. La guerre du Dahomey et la magnifique exploration de Binger donnèrent de l'importance à la Côte des Esclaves et à la Côte d'Ivoire, qui furent détachées l'une après l'autre de la partie occidentale située au nord de Sierra Leone. La campagne du colonel Combes, en 1890, fournit également un hinterland à la colonie des Rivières du Sud, et ce fut ainsi que se constituèrent trois gouvernements distincts sous les ordres de MM. Ballay, Ballot et Binger, dont les aptitudes coloniales remarquables nous ont valu une bonne partie de nos succès dans la Boucle du Niger. En 1895, pour assurer l'unité d'action politique entre nos diverses possessions coloniales au nord du Congo, on créa le gouvernement

général de l'Afrique occidentale, dont le siège fut fixé à Saint-Louis.

Le gouvernement des Rivières du Sud a pris le nom de Guinée française parce qu'il a été, à un moment donné, le noyau principal de nos possessions de l'Afrique occidentale entre la Casamance et le Gabon, le long du golfe de Guinée; cette dénomination reste comme trace et comme témoin de l'ancienne organisation politique.

La colonie est limitrophe de la Guinée portugaise, de la Guinée anglaise, du Sénégal et du Soudan; le Rio Compony la sépare de la Guinée portugaise; la Grande et la Petite Scarcie, et ensuite une ligne brisée irrégulière allant de la Petite Scarcie aux sources du Niger, la séparent de la Guinée anglaise; ces diverses délimitations ont été l'œuvre des missions Brosselard-Faidherbe en 1887, Passaga, Cayrade et Millot en 1896. Du côté du Sénégal et du Soudan, la séparation est constituée par les falaises nord du Foutah Djallon et par le Mafou et le Niantan, affluents du Niger.

La colonie comprend, outre les territoires annexés du Rio Nuñez, du Rio Pongo, de Dubreka, des îles de Conakry et de Matakong, enfin de Benty, un certain nombre de petits États indigènes placés sous notre protectorat; les principaux de ces États sont ceux du Foutah Djallon et du Kanéah, situés sur les plateaux élevés qui séparent les bassins côtiers du bassin du Niger; presque tous ces États sont musulmans, à part quelques tribus Bagas qui sont fétichistes au nord de Conakry.

La côte est basse et marécageuse, car elle est due à une transgression de la mer, le véritable rivage se trouvant en mer, séparé du rivage apparent par une distance variant entre 200 et 500 mètres; ce littoral véritable est une sorte de falaise sous-marine arrêtant les gros navires et ne présentant de brèches qu'en face des estuaires ou des caps d'origine éruptive, tels que Freetown, les îles de Loss et le Kakoulima. Cette constitution de la côte est la principale

cause de l'absence de ports convenables entre Dakar et Freetown; il n'existe qu'une seule exception, celle de Conakry, due à sa situation au bout d'un promontoire qui lui permet de dépasser la zone basse pour atteindre les grandes profondeurs; les îles de Loss ainsi que divers bancs de sable au nord, protègent cette heureuse position contre les vagues du large; le détroit entre Conakry et les îles de Loss est parcouru deux fois par jour, en sens contraire, par des courants de marée violents, de sorte que l'ensablement du port est tout à fait impossible. Les îles de Loss sont malheureusement anglaises, et leur distance de Conakry à vol d'oiseau ne dépasse pas 10 kilomètres.

Les marées, très fortes sur la côte, permettent de remonter aisément les petites rivières côtières telles que la Mellacorée depuis Benty jusqu'à Farmoréah, la Dubreka depuis Dubreka jusqu'à Corera, le Rio Nuñez depuis Victoria jusqu'à Boké et au delà, la rivière Manéah depuis Tanéné Doron jusqu'à Manéah; toutefois le terrain, s'élevant rapidement en forme de terrasses, brise presque aussitôt le lit des rivières sous forme de rapides ou même de chutes remarquables, de sorte qu'une navigation un peu sérieuse devient tout à fait impossible; c'est pourquoi le Rio Grande, le Konkouré et les deux Scarcies sont impropres en tout temps à la navigation; leurs vallées ne peuvent être utilisées que pour un tracé de chemin de fer.

La superficie de la Guinée française est à peu près la moitié de celle de la France; sa population est de 1,500,000 habitants, avec une densité variant de 5 à 10 habitants par kilomètre carré. Sa partie orientale, savoir l'arête séparative des bassins côtiers et du bassin du Niger, la totalité de ce dernier bassin, et enfin les hautes vallées des fleuves côtiers sont granitiques; le granite est masqué sur de larges étendues par la terre végétale ou la *latérite*, formation quaternaire consistant en un poudingue à ciment ferrugineux et à éléments granitiques; cette latérite n'est dure

que superficiellement; elle est très poreuse, de sorte que l'on trouve dans sa masse d'assez belles cavernes et des ruisseaux souterrains analogues à ceux des Causses; la source d'une rivière se transforme souvent en une mare isolée durant la saison sèche; la partie supérieure de son cours devient souterraine et ne reparaît à la surface que pendant l'hivernage. Cette nature de terrain fait comprendre pourquoi l'on ne rencontre pas de marécages tant soit peu importants dans l'intérieur du pays; exception doit cependant être faite pour les bords de la rivière Kora, affluent de la Grande Scarcie, qui sont assez marécageux.

Une bande étroite de schistes lustrés et de psammites s'appuie sur la masse granitique; des grès blancs ou rouges, triasiques probablement, lui succèdent en affectant la forme des « amba » d'Abyssinie, c'est-à-dire de plateaux terminés par des falaises analogues à nos falaises dolomitiques. Parfois on rencontre aussi des soulèvements dioritiques ou granitiques isolés le long des bords de la mer, comme ceux du Badi, du Kakoulima, du Bennah, de Sierra Leone.

Le calcaire et la houille sont restés partout invisibles. En revanche on trouve beaucoup de kaolin, — de l'hématite brune vers les côtes provenant de la transformation de la latérite, — de l'hématite rouge excellente, analogue à celle de Mokta-el-Hadid, mais en pays granitique seulement, — enfin de l'or dans les hautes et moyennes vallées des rivières issues du Foutah Djallon.

L'eau est extrêmement abondante, vive, intarissable même en saison sèche; de nombreuses cascades fourniraient de la force électrique à bon marché pour remplacer la houille.

La flore est abondante et variée : la côte produit surtout des noix de kolas, bien connues dans la thérapeutique, des amandes de palme provenant de l'*elœis guinensis*, de la gomme copal, du sésame, du mil, des arachides, des fruits de toute sorte, principalement des mangots non greffés,

des ananas, des avocats et des corosols, enfin du café et du cacao. Le haut pays fournit surtout du caoutchouc provenant d'une liane de l'espèce landolphia, du coton à courte soie, du tabac abâtardi, des oranges et des citrons, des papayes, du petit mil, des arbres précieux ressemblant à l'acajou; le bassin du Niger est riche en caoutchouc, papayes, ananas, riz et maïs. Autour de tous les villages on remarque une bordure d'orangers, papayers, manguiers, palmiers sur la côte, baobabs vers le Niger. Les forêts possèdent le fromager, dit aussi faux cotonnier, dragonnier ou bembénier, arbre énorme dont la hauteur peut dépasser 50 mètres et le pourtour plus de 10 mètres de circonférence; les racines partent de 2 mètres environ au-dessus du sol et forment en s'élargissant à mesure qu'elles se rapprochent du sol des sortes de contreforts puissants entre lesquels on se loge facilement en voyage. Sur les bords des rivières à marée croissent les palétuviers, pourvus d'un grand nombre de racines adventives plongeant dans la mer à marée haute.

Les légumes ou plantes alimentaires cultivés d'habitude sont les patates, les ignames, les diabérés (sortes d'oignons à pulpe enserrée dans des filaments ligneux), les haricots, le manioc, le taro des Antilles, les tomates, l'oseille, l'aubergine, les courges; les radis, les salades et les asperges d'Europe viennent aussi très facilement, ainsi que toutes les sortes de cacaos et de cafés.

Il serait facile d'améliorer le coton et le tabac indigène, et d'utiliser en outre une infinité de plantes textiles que l'on rencontre dans le pays; on pourrait aussi monter quelques scieries mécaniques à roues circulaires pour débiter les bois du pays.

La faune du pays n'est pas moins remarquable que la flore : elle comprend d'abord des animaux domestiques, chiens, chats, poules, canards, moutons, chèvres, ânes, chevaux et surtout bœufs; les animaux féroces sont le lion

sans crinière dans le bassin du Niger, la panthère, la hyène, le cynhyène pris parfois à tort pour un *loup*, le crocodile; les animaux sauvages sont les éléphants très nombreux vers le Niger, les hippopotames dans toutes les rivières, les antilopes de toute taille, les singes variés parmi lesquels les chimpanzés, les macaques et les cynocéphales, les cervidés tels que les céphalops et les biches-cochons, les sangliers ou phacochères, les lièvres, les serpents parmi lesquels le boa, le trigonocéphale, la vipère à cornes, le serpent minute, le bida ou serpent cracheur, le naja ou aspic, le bananier, etc.; les lézards tels que les caméléons, les iguanes et les tarentes; les oiseaux tels que autruches, outardes, pintades, perdrix grises, courlis, cailles de Barbarie, pigeons verts, pigeons gris, tourterelles, canards sauvages, aigles à tête blanche, petits vautours dits charognards, buses, milans, perroquets verts, martins-pêcheurs, merles métalliques, colibris, marabouts, aigrettes, grues couronnées, coqs de pagode, touras, etc.; les insectes tels que fourmis blanches ou termites, fourmis carnivores ou magnans, fourmis-lions, fourmis-cadavres, sauterelles, moustiques, éphémères, papillons variés, puces dites « chiques », araignées fileuses, cent-pieds, scolopendres, mouches tsétsé, etc.; la mouche tsétsé est confinée dans le bassin du Niger entre Farana et Kouroussa; les poissons sont aussi fort nombreux, entre autres ceux dits « capitaines »; on trouve beaucoup de tortues de terre et d'eau douce.

Les habitants se subdivisent ethniquement en Foulahs ou Peuls, Malinkés et Sousous; les trois races, surtout les deux premières, sont mêlées dans le Foutah Djallon; les Sousous se divisent en Sousous de la côte et Diallonkés; ceux-ci sont les anciens habitants du Foutah Djallon que les Peuls chassèrent il y a un siècle ou deux; les Peuls sont des émigrants, des pasteurs fort habiles à soigner les bœufs; ils proviendraient, au dire du général Faidherbe, des an-

ciens Fellahs égyptiens; eux-mêmes déclarent descendre des Arabes de Tombouctou, ce qui, sans être exact tout à fait, pourrait approcher de la vérité si l'on remarque la présence des Peuls dans le Macina, le Mossi et le royaume de Sokoto.

Les trois races se distinguent d'abord par leurs traits, quoique les croisements de Foulahs avec Malinkés et Diallonkés aient altéré beaucoup de types : les Peuls sont généralement élancés, basanés plutôt que noirs, avec un nez et des lèvres à l'européenne, les yeux fendus en amandes, les cheveux à peine crépus, bref un profil pharaonique analogue en effet à ceux des anciens Égyptiens; les Diallonkés ou Sousous et les Malinkés ne sont que deux variétés du type mandingue ou mandé, cousines des Bambaras par leurs traits et leurs dialectes; les Malinkés sont moins nombreux et moins robustes que les Diallonkés; tous ont le type nigritien, nez épaté, grosses lèvres, cheveux crépus, angle facial assez faible, le teint franchement noir, les yeux gros et ronds et souvent de la corpulence.

Le langage des Peuls diffère totalement de ceux des Diallonkés et des Malinkés; le général Faidherbe a trouvé une parenté entre le peul et le ouolof, et j'ai remarqué moi-même des mots se rapprochant du grec; les dialectes sousou et malinké sont cousins l'un de l'autre; chez tous la base de la numération est cinq au lieu de dix; tous aussi, en écrivant leur langue, emploient des caractères arabes; ils ont en effet des sons gutturaux analogues au *ch* allemand et au *kh* des Arabes; ils ont aussi des sons plus compliqués tels que *gn*, *ngn*, *nm*, *nd*, etc., qui nécessitent une oreille exercée et beaucoup de soin pour parvenir à les répéter. Les flexions ou suffixes sont souvent remplacés par des préfixes; beaucoup de mots leur manquent, surtout pour désigner certains objets et la division du temps, parce qu'ils n'ont pas les notions correspondantes; les objets ou noms européens dont ils ont pris l'habitude de se servir amènent

chez eux des termes anglais déformés tels que Bélia pour William, ouachi pour watch (montre), masisi pour matches (allumettes, mèches), tombili pour timbale (verre), pléti pour plate (assiette), pensili pour pencil (crayon, porte-plume), etc. Ils ont emprunté aux Arabes beaucoup de noms propres, sans doute par prosélytisme, mais après modification préalable; c'est ainsi que l'on voit chez eux des Ahmedou (de Ahmed), Mamadou (de Mohammed), Bokari (de Beker), Bourama (de Ibrahim), Sedou (de Saïd), etc.

Beaucoup de marabouts foulahs connaissent l'arabe hassani; en outre, de nombreux missionnaires arabes parcourent la région; j'ai rencontré notamment aux environs de Timbo un Senoussi qui venait de Tombouctou.

On peut en Guinée négliger les indigènes chrétiens et les fétichistes, qui sont en très petit nombre et tous sur la côte. Les musulmans sont d'autant plus fervents qu'ils sont voisins du Niger ou du Foutah Djallon, parce que l'islamisme s'est répandu de l'intérieur vers le littoral, en contournant toutefois le gros bloc des Bambaras soudanais idolâtres; les Peuls et les Diallonkés du Niger sont assez exacts à pratiquer leur religion, mais les Sousous de la côte sont encore fortement teintés de fétichisme, c'est-à-dire ne se sont pas complètement débarrassés de leur croyance aux fétiches (baré) et de leur penchant à l'ivrognerie et aux danses du tamtam ; les musulmans véritables n'usent pas de vin, dansent fort peu et croient aux démons (dinné ou djinns), mais non aux fétiches; quelques convertis récents ont encore recours aux sacrifices mystérieux d'animaux, à défaut d'hommes sans doute.

Les fêtes de la religion musulmane, les quatre prières quotidiennes, le jeûne du ramadan, la circoncision, l'excision même pour les femmes, les pratiques de la polygamie sont suivis fidèlement; la femme est achetée à ses parents moyennant une dot ou cadeau pouvant varier de 300 à 700 francs suivant l'importance de la famille, la beauté et

la jeunesse de l'épousée; elle peut être répudiée comme chez les Arabes, mais la dot n'est rendue qu'en cas de faute grave de la part de la femme ou de tromperie de la part des parents. La mort ne donne lieu à cérémonie que dans le cas d'un homme important; en ce cas l'anniversaire de la mort est célébré par un sacrifice d'animaux que le fils aîné du mort immole lui-même. La femme est perpétuellement mineure et dépend, jeune de ses parents ou de son mari, vieille de ses enfants; l'héritage est réservé aux mâles et principalement au fils aîné. Il est vrai que l'affection du noir pour sa mère est touchante et que les mœurs suppléent ici aux lois; il est remarquable de voir ces esprits simples et souvent cupides oublier leurs plus chers intérêts pour sauver leur mère en danger; je citerai notamment l'histoire des enfants d'Ahmadou rapportée par le capitaine Piétri dans ses *Français au Niger*.

L'héritage va du père au fils, mais le pouvoir passe du frère aîné au puîné jusqu'à ce que cette génération soit épuisée; on revient alors aux enfants du fils aîné; cette coutume assure aux noirs, et aux Foulahs notamment, l'existence d'héritiers présomptifs et de chefs plus âgés et plus expérimentés. Le chef est en général pris dans certaines familles bien connues; on distingue des chefs de villages (mangués), des chefs de canton (alkhalis) et des chefs de provinces (lamidos); si la province ou le groupe de provinces est autonome, son chef prend le titre d'almamy et l'investiture lui est donnée publiquement par le résident ou administrateur français au moyen de la remise d'un turban d'honneur. Par analogie avec nos anciens titres féodaux ou religieux, on distingue chez les Peuls les titres honorifiques d'alfa, tierno et modi.

Faute de cadis, les chefs et les marabouts foulahs ou arabes exercent la justice; ils répartissent les charges de l'impôt et la portion des récoltes réservée au public; ils figurent aux cérémonies religieuses, exercent l'hospitalité

et président aux palabres; il existe en outre parfois des chefs militaires distincts, par exemple dans le Kanéah et le Bennah. Les soldats sont recrutés parmi les captifs et prennent le nom de sofas, mot qui vient de l'arabe *çof;* d'autres captifs les commandent sous le nom de satiguis.

L'esclavage est une institution entrée profondément dans les mœurs de ces populations. En Guinée, l'homme libre est celui qui ne travaille pas, comme notre ancien baron féodal, le Freiherr; il y a donc entre les noirs et nous un malentendu quand nous parlons de les libérer; ils nous répondent parfois : « Tu m'as fait libre, donne-moi des esclaves. » L'ancien captif à peine délivré des mains de Samory s'empressait de nous réclamer quelques vaincus comme fruit de la victoire. En réalité, on se trouve en présence d'une nécessité économique de main-d'œuvre, provenant de l'absence de toute bête de somme dressée et de tout appareil mécanique; le jour où les noirs auront des routes, des voitures et un chemin de fer, il ne sera plus besoin d'esclaves porteurs pour faire la traite; le jour où l'on attellera des bœufs à la charrue, on pourra diminuer le nombre des esclaves agriculteurs et finalement le supprimer tout à fait; mais abolir brutalement par décret l'esclavage existant, c'est à la fois ruiner les maîtres et remplacer l'esclavage par le vagabondage; c'est détruire la vieille société sans préparer celle qui doit la remplacer. La tactique à suivre est d'abord de supprimer sans pitié la traite des esclaves et d'en tarir le recrutement; en même temps, il faut répandre le goût du travail en donnant aux noirs des besoins à satisfaire, des impôts à payer ou des prestations vicinales à acquitter; il faut créer de nombreuses voies de communication, enseigner l'utilisation des animaux tels que bœufs et mulets, et enfin introduire les machines agricoles pour labourer la terre, récolter et moudre le riz. Les progrès économiques amèneront ainsi fatalement tous les maîtres à accepter le travail, et les

esclaves à s'élever à la condition supérieure de domestiques; du reste ils sont actuellement assez humainement traités en tant qu'esclaves de case, et l'appellation qui leur conviendrait serait plutôt celle de serfs.

L'impôt de capitation est de 2 francs par tête; il a rapporté en 1898 500,000 francs environ, la part des chefs réservée; cela correspond à peu près à 300,000 hommes valides, en tenant compte de l'argent laissé aux chefs, et par suite à 1,200,000 habitants au moins, en ne comptant que quatre personnes par homme valide; comme l'impôt n'a pas été payé par tous les indigènes et que près de la moitié y ont échappé, on voit que le chiffre de 1,500,000 habitants donné plus haut comme population de la Guinée est assez exact. Il est curieux de remarquer que les populations le plus anciennement soumises sont celles qui font le plus de difficultés pour payer l'impôt.

IV. — Indications relatives au projet de chemin de fer.

La durée de la construction de la ligne totale serait de huit ans environ et coûterait soixante millions d'après les dernières évaluations; mais il est possible de se contenter de faire d'abord les premiers 300 kilomètres allant de la côte au Fouta Djallon, ce qui rabaisse la dépense à vingt-sept millions, tout en desservant la majeure partie du trafic; en effet, les routes de caravanes convergent toutes vers Friguiagbé et suivent, à partir de ce point, la route de Friguiagbé à Conakry. Il ne faudrait que trois ou quatre ans pour terminer cette partie de l'œuvre.

La construction et l'exploitation pourraient être concédées à une société pour une durée déterminée moyennant certains avantages à débattre; à défaut de cette solution la colonie peut emprunter directement en utilisant son cré-

dit toujours croissant, et construire par voie d'entreprise ou en régie. Quant à l'exploitation, elle serait assurée encore par la colonie ou par une société concessionnaire.

Il est singulier, à ce propos, de comparer la timidité des Français d'aujourd'hui à la témérité de nos aïeux, ces hardis armateurs du XVI[e] siècle, qu'une tempête pouvait ruiner sans rémission et qui ne tablaient pour s'enrichir que sur des probabilités commerciales et météorologiques ; on demande maintenant encore la garantie de l'État dans les affaires les plus sûres; on désire les gros bénéfices sans courir cependant les risques légitimes, et l'on ne s'aperçoit pas que les uns sont liés aux autres. Telle ville dénuée d'avenir et plus ou moins bien gérée trouvera crédit dans de meilleures conditions qu'une colonie florissante, même si celle-ci n'emprunte que pour exécuter des travaux publics de première utilité, dont le résultat palpable atteste aux yeux le bon emploi des capitaux et leur sert à la rigueur de gage. Les capitaux préfèrent adopter soit des valeurs nationales de rapport très minime, soit des valeurs étrangères privées de tout contrôle national et tout aussi aléatoires en réalité que les nôtres. Pendant ce temps, l'Angleterre crée un fonds d'emprunt pour ses colonies pauvres au taux de 2,5 p. 100.

La traction du chemin de fer pourrait être électrique bien facilement; des usines emprunteraient la force à des turbines hydrauliques et l'enverraient au moyen de courants biphasés et de transformateurs de tension dans deux trolleys aériens; l'espacement des usines serait de 150 kilomètres environ, sauf pour la première que l'on installerait à 50 kilomètres de Conakry.

Malheureusement, ces procédés ne sont pas encore suffisamment entrés dans la pratique; le prix de revient actuel serait encore trop élevé; il vaut donc mieux se contenter provisoirement de la traction à vapeur, malgré l'absence de houille dans le pays; on emploiera des machines-tenders

Compound pesant de 15 à 30 tonnes en ordre de marche, à 2 ou 3 essieux couplés, sans bogies; le reste du matériel sera à bogies, les trains se composeront d'un petit nombre de véhicules, pesant ensemble chargés de 50 à 80 tonnes dont 30 à 60 utiles.

Il y aurait environ un train par jour dans les deux sens, afin de desservir le tonnage total qui est au moins de 30,000 tonnes, dont 23,000 à la montée. La vitesse commerciale serait de 25 à 30 kilomètres à l'heure.

V. — Colonies étrangères.

Il me reste encore, pour épuiser la matière de cette conférence, à parler des colonies étrangères que j'ai visitées au cours de mes explorations, et notamment dans le voyage que j'ai fait, en 1898, comme délégué français à l'inauguration du chemin de fer du Congo. Il ne peut être que profitable de comparer les efforts de nos rivaux aux nôtres, principalement en ce qui concerne les Allemands, les Belges et les Anglais.

Je n'ai vu aucune colonie allemande africaine, mais il y a partout des factoreries allemandes assez prospères, et Conakry lui-même a failli devenir allemand vers 1887, grâce aux démarches actives d'un commerçant de Hambourg établi à Conakry; nous avons même dû céder Petit-Popo comme rançon de l'abandon des prétentions germaniques. Les vapeurs de la compagnie Wœrmann, de Hambourg, desservent mensuellement presque tous les points de la côte sans aucune subvention, et paraissent faire de bonnes opérations commerciales.

La colonie espagnole des îles Canaries est anglicisée dans les villes de Las Palmas, dont l'excellent port de La Luz est en entier anglais, de Santa-Cruz et d'Orotava; une compagnie anglaise vend à La Luz du charbon à 18 francs

la tonne, et nos vapeurs nationaux subventionnés s'y approvisionnent eux-mêmes.

Les riantes Açores et les îles du Cap-Vert sont des colonies portugaises assez florissantes, les premières surtout; les Américains fréquentent volontiers les Açores; cet archipel manifeste des tendances à l'autonomie. Sa situation stratégique serait fort belle pour la marine des États-Unis. Quant aux îles du Cap-Vert, la principale station est celle de Saint-Vincent, rivale heureuse de Dakar pour les escales des paquebots européens à destination de l'Amérique du Sud; ce port est anglicisé et la compagnie charbonnière est anglaise; ce serait un excellent port d'attache pour une flotte anglaise chargée d'observer Dakar et l'Afrique occidentale.

Le Sénégal et la Casamance sont riches et prospères, surtout à cause des cultures d'arachides dont le port d'embarquement est Rufisque. La barre du Sénégal est praticable pour des navires ne calant pas plus de 4 mètres, tant que la barre n'est pas fermée, ce qui se produit quelquefois à la fin de la saison des pluies; les bateaux sont alors obligés d'aller embarquer ou débarquer leur fret à Dakar. Le vieux port franc de Gorée reçoit encore quelques bateaux anglais. Dakar, position splendide pour un port de guerre et excellente escale pour les bateaux du Brésil, n'aura pas d'ici longtemps l'avenir commercial rêvé par le général Faidherbe; son hinterland est en effet petit et peu important, constitué uniquement par le Sine et le Baol, que borde le pays stérile du Ferlou. Rufisque lui enlève le commerce des arachides; La Luz et Saint-Vincent les entrepôts de charbon; Saint-Vincent lui enlève pour les escales du Brésil tous les vapeurs qui ne sont pas français; Saint-Louis continue à relier directement le haut Sénégal à Bordeaux; le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, malgré un certain trafic de voyageurs et d'arachides, ne prospère pas comme il devrait le faire à cause de la concurrence du cabotage qui lui impose des prix très bas.

La Casamance et la Guinée portugaise se sont révélées riches en caoutchouc. La Gambie anglaise vit surtout du commerce de ses arachides qui sont très renommées ; cette colonie est peu importante pour l'Angleterre, mais elle aurait été peut-être meilleure pour nous que la voie du Sénégal au point de vue pénétration; en effet, le fleuve est navigable en tout temps jusqu'à Yarbatenda, et de ce point on atteint facilement le Foutah Djallon, le Bambouk et Kayes.

La Guinée portugaise serait également entre nos mains une excellente acquisition et une bonne voie de pénétration vers le Foutah Djallon par le Rio Grande.

La Guinée anglaise, dite par les Anglais colonie de Sierra Leone, date de 1780, époque où les Anglais y fondèrent une station pour régénérer les esclaves libérés; de là le nom de Freetown donné à la capitale. Cette ville possède aujourd'hui 30 mille noirs anglicisés et est entourée d'une banlieue riche et florissante où l'on cultive beaucoup les fruits, le gingembre, etc. ; elle possède un chemin de fer qui a déjà 50 kilomètres en pleine exploitation. Le port est excellent; la rivière de Sierra Leone permet de pénétrer à l'intérieur jusqu'à Port Lokko, point assez rapproché des centres de traite indigène à l'intérieur. Le terrain est assez accidenté du reste, surtout aux environs des aiguilles de Kinki. Les traitants de Sierra Leone firent jadis d'assez belles affaires commerciales avec le Foutah Djallon et avec Samory, qui leur achetait des fusils et de la poudre contre des esclaves; l'expédition du colonel Combes coupa heureusement les communications entre Freetown, Samory et le Foutah, de sorte que ces trois ennemis n'ayant pu se réunir ont fini ou finiront par tomber entre nos mains. Le commerce de la colonie, surtout à l'exportation, a été fortement atteint par la prospérité de Conakry; le port de Freetown n'est plus comme autrefois l'entrepôt de nos factoreries guinéennes et le lieu de relâche des grands va-

peurs; Conakry lui dispute ce rôle avec avantage, en attendant le succès plus complet qu'assurera le chemin de fer projeté. Freetown vit encore d'un certain commerce avec sa banlieue, avec son hinterland oriental du Mano et du Sherbro, avec les caravanes de Kankan et du Kissi et les productions du Libéria. Les Anglais manœuvrent pour annexer ce dernier pays au point de vue économique; il y aurait lieu de chercher à les en empêcher.

La ville de Conakry est commandée par les îles de Loss, qui sont anglaises; ces îles abritent entre elles un excellent mouillage pour des navires de guerre, et pourraient être couronnées de batteries qui interdiraient complètement le bombardement du port si elles étaient entre nos mains.

Le Congo belge est en pleine croissance, grâce à son chemin de fer qui relie le bas Congo, où arrivent les plus grands steamers, au Congo supérieur navigable et à ses affluents sur une immense étendue. Le tracé des frontières du Congo belge est un chef-d'œuvre de diplomatie; il a été fait de manière à écarter pratiquement les voisins français et portugais et à empêcher les uns et les autres de construire plus tard une voie ferrée le long du fleuve. Notre manque de clairvoyance et notre obstination le long du Niari-Kouilou nous ont fait perdre le bénéfice de la merveilleuse occupation de Brazzaville. Il aurait été indispensable que notre frontière, au lieu d'arriver sur le Congo moyen à Manyanga arrivât sur le bas Congo à Vivi, afin de nous rendre possible une voie ferrée allant de Vivi à Brazzaville en territoire français.

Le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool présente sur tous ceux qu'on peut tenter dans ce pays deux énormes avantages, ceux du port et de la distance. Le port de Matadi est excellent et permet à tous les steamers d'aborder à quai sans rompre charge depuis l'Europe; la distance est en outre réduite à 400 kilomètres, alors que notre voie projetée du Niari-Kouilou aurait plus de 500 kilomètres, à

moins d'admettre de nombreux transbordements pour utiliser la voie fluviale. Nos ports de Loango et de l'embouchure du Kouilou sont des rades foraines contrariées par des barres et des courants. Si par fortune la voie belge actuelle devenait insuffisante, il vaudrait mieux la doubler ou en créer une deuxième sur la rive droite du Congo que d'entamer une voie ferrée le long du Niari-Kouilou.

Il n'a tenu qu'à nous de devancer les Belges, et nos éternels tâtonnements nous ont fait perdre l'occasion, non seulement de mettre notre domaine en valeur, mais même de conquérir économiquement celui de nos voisins. Le chemin de fer belge est vraiment une œuvre admirable pour l'habileté de sa préparation diplomatique, pour la netteté, l'audace et la vigueur de son exécution.

Cette ligne est une ligne de montagne, de 0 m. 75 d'écartement, avec des rampes énormes et des courbes très accentuées; la traction est à vapeur; l'entreprise vit néanmoins et prospère, malgré quelques défauts que la traction électrique supprimera plus tard et bientôt peut-être; son terminus, Léopoldville, se développe vis-à-vis de notre merveilleuse position de Brazzaville que nous laissons presque déserte et sans utilisation.

La construction du chemin de fer des Belges a pour premier effet de donner à Brazzaville une importance énorme et d'en faire la vraie capitale du Congo français; Brazzaville se trouve en effet maintenant au centre des communications fluviales ou terrestres de cette contrée; on est en train de le relier à Loango et à Libreville par une ligne télégraphique terrestre.

La deuxième conséquence du chemin de fer belge est de reporter vers le nord, vers Libreville, l'Ogôoué et la Sangha, nos projets de voie ferrée; ce n'est que là, en effet, que nous trouverons à la fois un port convenable et un tracé économiquement justifiable; nous mettrons ainsi en exploitation un pays fort riche tout en nous assurant une com-

munication autonome vers l'Oubangui, et une zone commerciale distincte de celle de la voie belge.

Enfin le principal résultat de l'œuvre du colonel Thys est encore de porter sur ce point essentiel l'attention internationale; il ne faut pas oublier que nous sommes les héritiers de la Belgique, et que telle circonstance imprévue peut faire ouvrir un héritage qui sera contesté sans doute par les Anglais ou les Allemands; or, celui qui tiendra le chemin de fer du Congo sera maître de l'Afrique centrale.

Il nous importe, en prévision de cet événement, de relier nos possessions entre elles et avec la France par deux câbles nationaux allant l'un de Brest à Saint-Louis et l'autre de Kotonou à Libreville, et d'achever toutes nos lignes terrestres.

L'Angola portugais est un pays naturellement riche qui dépérit faute d'argent et peut-être aussi de population européenne suffisante; le port de Saint-Paul de Loanda s'ensable tous les jours; la ville a un aspect misérable; les habitants semblent nonchalants et paresseux. Le chemin de fer qui va de Saint-Paul à Ambaca vient à peine d'atteindre Amboca, bien qu'entrepris avant celui des Belges. Malgré tous ces signes d'infériorité, l'Angola bien situé, riche en bœufs et en cafés, pourrait éveiller certaines convoitises.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LE CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

A. — Mission Naudé, de 1898 à 1899, en Guinée.

Les deux missions Salesses, ainsi qu'il a été dit plus haut, avaient rapporté un tracé complet de la ligne projetée. Pour des raisons commerciales, il y avait lieu, toutefois, d'étudier une grande variante entre Friguiagbé et le bassin du

Bafing par la vallée du Konkouré; deux reconnaissances de cette variante soigneusement faites ayant été encourageantes, il était possible de lever immédiatement le tracé à grande échelle.

La deuxième mission Salesses se scinda donc en deux parties, l'une chargée d'exécuter à Paris l'avant-projet du chemin de fer d'après les données acquises que l'on modifierait au fur et à mesure des nouveaux renseignements, l'autre dirigée par l'adjoint du génie Naudé, chargée de lever en Guinée la grande variante du Konkouré. C'est l'abrégé des travaux de cette troisième mission qui va être exposé ci-après.

Le programme de la mission Naudé comprenait :

1° Le lever de la variante précitée, longue de 204 kilomètres.

2° L'étude d'un embranchement reliant Timbo à la grande ligne, soit 30 kilomètres.

3° L'étude d'une deuxième grande variante de 170 kilomètres de longueur, reconnue déjà partiellement, entre Soarella et Kouroussa par Banko.

4° L'étude de divers perfectionnements de détail entre le Tabili et Koniakori, sur une longueur totale de 45 kilomètres.

5° Diverses reconnaissances dont le résultat a été tantôt négatif et tantôt positif, et parmi lesquelles il faut citer surtout une belle reconnaissance le long de l'Ouantamba, du Samou et de l'Ouankou, par Soulia et Bettésimbaïa, qui permettra à la fois d'adoucir les pentes et de raccourcir le tracé.

Ce programme a été largement rempli.

Pour l'exécuter, M. Naudé disposait de trois sous-officiers du génie, l'adjudant Nicolas et les sergents Dubus et Vandamme, tous trois déjà exercés à la vie coloniale, aux levers et aux travaux de chemins de fer. Les instruments étaient constitués par des planchettes, des boussoles Peigné, des règles à éclimètre, des niveaux à lunette, des baromètres

olostériques. Le matériel de la mission précédente fut largement utilisé; il fut nécessaire cependant de renouveler les montures qui avaient toutes succombé sans exception aux fatigues de la campagne de 1898.

Embarquée le 25 octobre 1898 à Marseille, la mission Naudé était de retour le 17 juillet 1899 au même point; elle avait exécuté 445 kilomètres de lever régulier au 1/5,000 et environ 200 kilomètres de reconnaissances diverses. Son itinéraire, à partir de Conakry, passait par Friguiagbé, Koba, le Konkouré, Timbo, Soarella, Kouroukoro, Banko et Kouroussa, avec crochets vers Tanéné Kaligourou, Koniakori et Bantanbourou sur le Haut Tinkisso. Le séjour dans la brousse a duré plus de sept mois sans aucune perte de temps. Si l'on déduit environ soixante-cinq jours employés aux marches et aux reconnaissances, on voit que la vitesse du lever régulier a été de 3 kilomètres par jour en moyenne.

La santé de la mission n'a jamais été assez gravement compromise pour l'immobiliser; toutefois, ses membres ont éprouvé d'assez fréquents accès de fièvres, notamment le sergent Dubus.

Les résultats qu'elle a obtenus sont remarquables. La variante du Konkouré a été déjà adoptée par le Ministre des Colonies sur la proposition du gouverneur de la Guinée, comme étant meilleure au point de vue tracé et au point de vue commerce, bien que plus longue de 50 kilomètres. Cette variante supprime le pont de la Grande Scarcie et les grandes rampes de Gouléah et de Bambaïa; elle dessert le grand marché de Demokoulima et se rapproche du Labé. Son tracé suit en général le thalweg du Konkouré, sauf entre Kounieia et Songouya où l'on a pris la corde de l'arc décrit par le Konkouré; dans cette partie le tracé suit le cours des rivières Koufa, Finké et Coïé, affluents du Konkouré; on rejoint l'ancien tracé près de Aïndé Konkouré.

Le tracé de l'embranchement desservant Timbo part des

environs de Sarébowel, rejoint le Bafing à Socotoro, redescend ce fleuve jusqu'à l'embouchure du Hériko, et se dirige enfin sur Timbo en remontant successivement le Hériko, le Saman et le Tchiangui; cette dernière rivière passe à Timbo; ce tracé est long de 30 kilomètres environ, mais tout tracé plus court conduit à des pentes inacceptables à cause de la grande altitude de Timbo par rapport au Bafing jointe à sa proximité du fleuve; ce tracé tourne les monts Elaïa qui séparent le fleuve de la capitale du Foutah Djallon.

Timbo est bien déchu, et M. Noirot, administrateur du Foutah, songe à reporter vers le nord, près de Fougoumba, le centre politique de son cercle. Il est donc probable qu'il n'y aura jamais lieu d'exécuter cette partie du projet; si l'on juge plus tard que le Foutah mérite d'être desservi spécialement par une ligne sud-nord passant par ses principaux centres, on devra revoir la question à un point de vue d'ensemble.

La deuxième variante, celle qui va de Soarella à Kouroussa en passant par Banko, a exactement la même longueur que la partie correspondante de l'ancien tracé et présente l'avantage de desservir directement Toumania, Dinguiray, Banko et Kouroussa; elle traverse en plein les pays à caoutchouc, passe près des pays de l'or et coupe le Tinkisso vers l'extrémité amont de sa partie navigable; en outre elle supprime la difficulté de la descente de Simbacounian.

Par contre, elle a le désavantage de négliger le bassin du Niger supérieur et la zone de Beyla exploités commercialement par les Anglais; il est évident qu'on devra plus tard, si on adopte cette variante, créer un embranchement de Soarella à Beyla le long du Tinkisso, de la R. Koba et du Niger. Mais l'exécution de la deuxième moitié du tracé est encore assez lointaine; il n'y a donc aucune urgence à prendre parti dès maintenant, et il vaudra mieux ne trancher la question que lorsque le mouvement commercial se sera dessiné.

Les reconnaissances faites vers Tanéné Kaligourou, vers les sources de la R. Kangan, affluent du Konkouré, et vers Bantanbourou, sur le haut Tinkisso, ont prouvé qu'il n'existait pas de passages meilleurs que ceux de Binkéli, de Sourni et de Bérendé près de Simbacounian. En revanche la reconnaissance faite en dernier lieu le long de l'Ouantamba, du Samou ou Badi et enfin de l'Ouankou est tout à fait encourageante; elle permet de franchir le seuil des monts Ouloum à environ 20 mètres plus bas, tout en raccourcissant le tracé et répartissant la pente sur une longueur quadruple; cette heureuse découverte permettra de réduire extrêmement la dernière difficulté qui existait encore, c'est-à-dire celle de la montée des monts Ouloum.

Si l'on compare le tracé actuel tel qu'il résulte des derniers travaux de la mission Naudé au tracé tel qu'il a été exposé par le capitaine Salesses dans sa conférence de 1898, il est facile de constater que l'on a obtenu en réalité deux et souvent trois tracés jumeaux entre Conakry et Kouroussa; ces tracés se contrôlant tous entre eux, il est facile de juger que peu d'avant-projets présentent plus de garanties de sincérité et d'exactitude. Le nivellement part de la mer et aboutit au fleuve du Niger en deux points, Kardamania et Kouroussa; il résulte de ce nivellement que le Niger a une cote de 365 m. 75 à Kouroussa; ce fleuve n'aurait que 292 mètres à Bamakou et 278 mètres à Toulimandio, d'après les colonels Marmier et Joffre; le colonel anglais Trotter fixe la cote de la source du fleuve à Tembikounda à 854 mètres au moyen de déterminations barométriques. La cote du point le plus bas séparant la Petite Scarcie du Konkouré, c'est-à-dire celle du col de Sourni, est de 713 m. 38; celle du point analogue séparant le Bafing de la petite Scarcie, c'est-à-dire celle du col de Koumi, est de 717 m. 48; la cote de Dindéa près du Bafing est de 642 m. 90; l'altitude du Tinkisso au passage de Kouroukoro est de 399 m. 92; elle est de 575 mètres en amont en face de Simbacounian dans le

tracé de 1898. Tous ces chiffres ont été obtenus avec le niveau à lunette et ne peuvent être affectés de graves erreurs.

L'altitude maxima des montagnes du Foutah Djallon serait, d'après le docteur Maclaud, de 1,400 à 1,500 mètres au nœud orographique du Diaguissa où le Bafing et le Konkouré prennent leur source. Je ne crois pas qu'il s'y trouve un seul point atteignant 2,000 mètres.

L'œuvre de la mission a été trop complète au point de vue topographique pour tolérer des préoccupations parallèles. Toutefois, la mission a pu observer à nouveau une belle cascade du Tinkisso en aval de Soarella, cascade déjà signalée par d'autres voyageurs. Elle a également relevé partiellement la ligne de démarcation du grès et du granit aux environs de Yembetta et des rives du Khobé.

B. — **Route de Conakry vers l'intérieur.**

Cette route, cause initiale des études qui précèdent, conserve encore sa raison d'être, par suite des commodités qui en résulteront pour la construction du chemin de fer; elle a atteint Friguiagbé au cours de l'année 1899 et aurait été menée plus loin si on ne l'eût arrêtée pour ménager les ressources de la colonie. La plupart des ponts en bois ont été remplacés par des ponts en fer et des améliorations diverses ont été apportées à son tracé. Elle est bien tassée, solide et parfaitement utilisable pour de lourds charrois. On en a profité aussitôt pour organiser les transports au moyen de voitures à bœufs; des caravansérails et des parcs à bœufs espacés de 25 kilomètres environ jalonnent la route; des Foulahs conduisent des attelages de bœufs bien dressés permettant de réduire nos frais de transport et surtout l'emploi des porteurs. C'est à M. Leprince, garde d'artillerie de marine, que sont dus ces beaux résultats, pour lesquels le Ministre des Colonies a bien voulu lui attribuer la croix

de chevalier de la Légion d'honneur. Cette route, constamment parallèle au tracé de la voie ferrée, rendra plus tard de précieux services, notamment pour le transport des fers des ponts et le ravitaillement des chantiers.

C. — Situation financière de la Guinée française. Essor de la colonie.

La prospérité de la Guinée française devient de plus en plus marquée, et les résultats du 1er trimestre de 1899 ont été tels qu'ils ont égalé ceux de l'année 1896 toute entière. Le commerce a perdu le caractère de l'ancienne traite et est devenu tout à fait européen; la monnaie française est employée constamment pour les échanges et est importée dans l'intérieur en quantités extraordinaires. D'autre part, les différences entre les saisons s'atténuent au point de vue du trafic, et le 3e trimestre, notamment, présente un trafic encore très appréciable; il est clair que lorsque le chemin de fer sera créé et que des comptoirs permanents seront fondés dans l'intérieur, le commerce deviendra permanent aussi.

Il a été dit souvent que la Guinée française n'enlèverait rien au commerce du Sénégal, et que la lutte se localiserait entre Freetown et Conakry. Le tableau suivant montre que les importations annuelles totales dues à Freetown et Conakry vont en croissant, mais que la somme des exportations des deux pays se maintient constante. Le premier phénomène est dû sans doute à l'existence d'une population ouvrière nombreuse le long des chantiers du chemin de fer anglais, mais les exportations ne sont pas faussées et représentent bien le vrai commerce permanent de la région.

Importations.

Années........	1896	1897	1898
Guinée française...	4,810,000 fr.	7,640,000 fr.	9,020,000 fr.
Guinée anglaise...	12,600,000	11,650,000	15,370,000
Total......	17,410,000 fr.	19,290,000 fr.	24,390,000 fr.

Exportations.

Années........	1896	1897	1898
Guinée française...	5,790,000 fr.	6,725,000 fr.	9,280,000 fr
Guinée anglaise...	11,450,000	10,225,000	8,430,000
Total......	17,340,000 fr.	16,950,000 fr.	17,710,000 fr.

Tout ce que gagne Conakry est évidemment perdu par Freetown, et uniquement par cette ville.

Le tableau ci-dessous fait ressortir la progression des importations et des exportations à Conakry depuis 1896.

Années.....	1896	1897	1898	1899 1er trimestre seulement
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations...	4,810,000	7,640,000	9,020,000	4,275,000
Exportations (valeur réelle)...	5,790,000	6,725,000	9,280,000	4,285,000
Mouvement total.	10,600,000	14,365,000	18,300,000	8,560,000

Observations. — La moyenne annuelle d'accroissement du commerce total est de 4 millions environ d'importation.

Enfin les tableaux ci-dessous montrent la nature des objets d'importation et des articles d'exportation en Guinée française pour l'année 1898.

IMPORTATIONS.	Francs.
Tissus de toutes sortes.	3,900,000
Armes, poudres, etc...	320,000
Sel..................	365,000
Tabac................	345,000
Eaux-de-vie...........	295,000
Riz..................	580,000
Matériaux de construction..	180,000
Ferronnerie...........	80,000
Verroterie............	90,000
Monnaies..............	805,000
Divers...............	2,060,000
Total.........	9,020,000

EXPORTATIONS.	Francs.
Caoutchouc.........	7,420,000
Bœufs..............	515,000
Peaux de bœufs......	235,000
Gomme copal.......	270,000
Palmistes...........	445,000
Noix de kolas........	40,000
Sésame.............	85,000
Or brut.............	20,000
Arachides...........	65,000
Divers..............	185,000
Total.........	9,280,000

Parmi ces articles, il faut noter les bœufs, le riz, le sel comme étant susceptibles de développement; le commerce du sel prendra une extension considérable dès que l'on pourra le livrer à bas prix sur le Niger. Il faut noter aussi que les importations françaises augmentent sensiblement, mais que les exportations en France restent stationnaires à cause de l'absence d'un marché national pour le caoutchouc; tant que ce marché n'existera pas, les importations anglaises seront toujours considérables, à cause des relations étroites existant entre Manchester et Liverpool, le marché des cotonnades et le marché de caoutchouc. La faiblesse de notre marine marchande est également une cause de faiblesse pour nos importations.

On peut catégoriser les marchandises au point de vue tarifs de transport d'après les indications de ces tableaux : il est clair que, parmi les marchandises payant le plus cher, il faut ranger le caoutchouc, la gomme copal et les cotonnades, car ce sont elles qui donneront le plus clair des recettes; à cette catégorie on peut ajouter, en se guidant sur des considérations morales, le tabac, les alcools, les armes et la poudre; on mettrait dans une catégorie plus favorisée les articles lourds et de peu de valeur dont il faut encourager la vente, tels que sel, quincaillerie, arachides, riz, sésame, fruits; enfin la catégorie la plus basse comprendrait les bœufs, les peaux, les fers, les machines, les articles de consommation. Cette classification favoriserait ainsi éminemment la propagation de la civilisation à l'intérieur.

Quand le chemin de fer sera entrepris, il en résultera un afflux d'ouvriers noirs et, par suite, de nombreux achats de leur part effectués au moyen de leurs salaires. Il en résultera aussi la création et la prospérité des petits corps de métiers, tels que tailleurs, cordonniers, blanchisseurs, maréchaux, charpentiers, forgerons, etc.; on créera forcément des hôtels, restaurants et cafés, et l'on fondera des com-

pagnies pour la fourniture de l'éclairage, de la glace et du charbon. Le port lui-même et les transports maritimes fluviaux et terrestres feront l'objet d'aménagements et de concessions.

La colonie étudie en ce moment un grand projet d'adduction d'eau vers la capitale, projet dont l'adoption supprimera le principal défaut du port de Conakry qui est de n'avoir pas une véritable eau de source.

D. — **La Guinée anglaise et son chemin de fer.**

Les tableaux ci-dessus donnent le commerce passé et actuel de la Guinée anglaise; il y a lieu d'indiquer en outre que le calme est maintenant complet dans cette colonie. Le gouverneur de Sierra Leone, colonel sir *Thomas* Cardew, malgré l'enquête défavorable de sir *Frederic* Chalmers, commissaire royal, a conservé la confiance de M. Chamberlain et revient à Sierra Leone.

Le Parlement anglais vient de voter un fonds d'emprunt de 85 millions pour les travaux publics des colonies pauvres, entre autres pour le chemin de fer de Freetown; le taux d'emprunt sera 2,5 p. 100. Les dépenses déjà effectuées pour le railway de Freetown atteignent 5 millions.

D'après des documents extraits du *Board of trade*, Documents parlementaires anglais de 1899, le chemin de fer de Freetown est en exploitation depuis le 1er mai dernier sur ses 51 premiers kilomètres, de Freetown à Songotown; il est en construction de Songotown à Rotofunk sur 39 kilomètres; les levers comprennent une première partie de Songotown à Bumban (177 kilom.) et une deuxième de Rotofunk à Mano (66 kilom.). Ce chemin de fer comprendra deux branches, l'une destinée à exploiter le Libéria, le Mano et le Sherbro, l'autre destinée à desservir notre hinterland soudanais depuis Beyla jusqu'à Kouroussa en passant par

Kankan. Il devient urgent que nous nous mettions en marche en Guinée, en profitant de l'énorme avantage que nous donnent la possession exclusive de l'hinterland et celle du Niger navigable.

E. — **Etat actuel de la question du chemin de fer de Conakry.**

L'avant-projet du chemin de fer et son état estimatif n'ont été dressés d'abord que pour les premiers 275 kilomètres, bien que l'on possède le lever complet jusqu'au Niger, sur 670 kilomètres de longueur totale. Toutefois, le reste de l'avant-projet est en cours d'exécution et le tracé en plan est même complètement terminé à l'heure actuelle.

Quelques changements de chiffres ont eu lieu, par suite des nouvelles données et de diverses décisions prises depuis le 1er janvier 1899 : la longueur a été portée à 670 kilomètres, et l'altitude définitive du point le plus élevé de la ligne, le col de Koumi, a été fixée à 717 m. 48; les autres principales cotes ont été données dans le compte rendu de la mission Naudé.

Le tracé actuel partant de Conakry suivrait la direction indiquée sur la carte ci-jointe; il quitterait, à partir de l'Ouankou, le tracé de 1898 pour rejoindre le Samou et remonter cette dernière rivière ainsi que ses affluents, l'Ouantamba et la Fassara, jusqu'à Kindia; entre Kindia et le Konkouré, le tracé nouveau emprunte les vallées de la Fissa, du Bamban, du Méonkouré et du Méonkourédi. Le tracé longe ensuite le Konkouré, la Koufa et la Finké jusqu'à Songouya, puis elle reprend la vallée du Konkouré jusqu'à Aïndé Konkouré; entre Aïndé Konkouré et Soarella, les tracés de 1898 et 1899 se confondent; de Soarella à Kouroukoro le nouveau tracé suivrait le Tinkisso, puis gagnerait Banko et Kouroussa par les vallées du Bagné, du Sili, de la R. Tamba et de la R. Kouroussa.

Cette dernière partie du tracé de 1899 n'est pas officiellement adoptée.

Le tracé peut se diviser en 4 sections, ainsi qu'il suit :

Section du Conakry au Konkouré.................	213 kilom.
Section du Konkouré à Dindéa, près du Bafing......	155 —
Section du Bafing au pont du Tinkisso (Kouroukoro).	180 —
Section du Tinkisso à Kouroussa sur le Niger.......	122 —
Total.........................	670 kilom.

Les limites de pentes et de courbes n'ont pas changé et sont toujours de 25 millimètres par mètre et de 100 mètres de rayon. Il n'y a aucun tunnel ni pont exceptionnel; toutefois, le nombre des ponts est assez considérable. Le prix de revient kilométrique a été porté à 90,000 francs par le comité des travaux publics qui a examiné le projet. Ce projet, avec ses modifications proposées ou acquises, doit donc être considéré comme ne présentant plus aucune espèce de difficulté sérieuse, à part celles qui sont inhérentes au climat et à la main-d'œuvre.

Les grandes entreprises de travaux publics, dans certaines colonies et en particulier en Guinée, peuvent être autorisées par un décret présidentiel rendu sur avis du Conseil d'État. Cette solution rapide a pu heureusement être adoptée. La Caisse des retraites pour la vieillesse a consenti un emprunt de 8 millions au taux de 4,1 p. 100, remboursable en quarante annuités de 408,000 francs environ chacune; cet emprunt est gagé sur les recettes des douanes à l'exportation; il est loin d'absorber d'ailleurs le crédit disponible de la colonie, Cette dernière compte pousser son emprunt jusqu'au chiffre de 12 millions, afin de se rapprocher du Konkouré et du Foutah Djallon le plus possible. On espère que le développement du commerce sera tel que bientôt la somme nécessaire toute entière pourra être empruntée; peut-être encore se présentera-t-il un demandeur en con-

cession plus hardi et plus confiant, lorsque la pratique aura démontré l'exactitude des chiffres prévus.

En attendant, comme le temps pressait, la colonie s'est comportée comme si elle devait être laissée à ses seules ressources; elle a pris ses dispositions en conséquence; les travaux seront mis en adjudication par lots et exécutés à l'entreprise, si les offres des soumissionnaires sont acceptables. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, on appliquerait le système de la construction en régie. A n'importe quelle période de la construction, la conversation pourra être reprise entre la colonie et des demandeurs en concession; car la procédure suivie jusqu'ici ne préjuge en rien les décisions ultérieures.

Si la tentative de l'adjudication réussit, ce sera d'un très favorable augure pour nos travaux publics dans les colonies similaires; ce n'est, en effet, qu'à la longue que l'on parvient à grouper des entrepreneurs sérieux autour d'un genre de travaux nouveau par quelque côté. La Guinée française fera bénéficier les autres colonies de son expérience et des cadres qu'elle aura aidé à former.

Il faut espérer que l'année 1900, et en tout cas 1901, ne s'écouleront pas avant que nos locomotives arrivent à Friguiagbé. — Ce jour-là, la cause du chemin de fer de Conakry au Niger, gagnée déjà devant l'opinion et les pouvoirs publics, triomphera définitivement dans la pratique.

NOTE

SUR LES

EXPLORATIONS DE M. PERDRIZET

PAR

CAMILLE GUY[1]

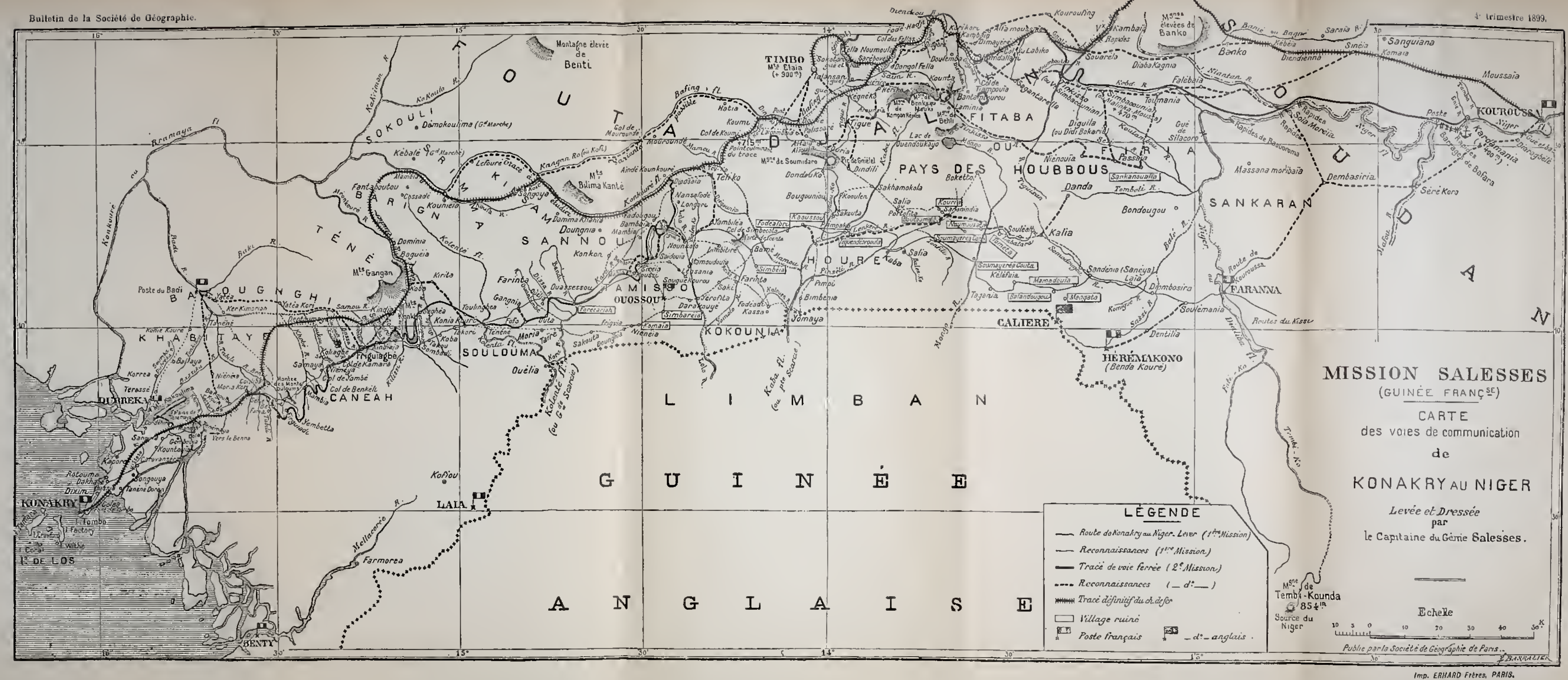
CHEF DU SERVICE GÉOGRAPHIQUE DU MINISTÈRE DES COLONIES

M. Perdrizet, entré au service du Congo en 1894, fut, aussitôt après son arrivée, envoyé dans la Sangha. Là, il conçut le projet d'explorer le pays encore très peu connu entre Koundé et Carnot pour y étudier avec une méthode et une précision peu ordinaires le cours de la rivière Wom et compléter ainsi les précieux renseignements que nous avaient déjà rapportés M. Ponel en 1892 et M. Clozel en 1895.

Il suivit le cours de cette rivière pendant trente-cinq jours depuis Guikora, point où s'était arrêté Clozel, et fit un levé remarquablement soigné et intéressant jusque par environ 18° E. Au retour, le courageux explorateur complétait et raccordait les reconnaissances faites par ses prédécesseurs en recoupant les rivières Bali, M'Bayéré qu'il réussissait à identifier, d'accord en cela avec M. Ponel, au cours supérieur des rivières Lobaï et Ibenga, affluents de l'Oubangui. Il redescendait ensuite vers le sud-ouest pour rejoindre près de Bayenga, aux bords de la Sangha, les itinéraires de Fourneau et Husson. En 1897, M. Perdrizet entreprenait de revenir à la côte en traversant une partie du Cameroun allemand et les régions du nord du Congo français occupées par les Pahouins. Mais il dut obéir à un contre-ordre qui lui

1. Voir la carte jointe à ce numéro.

30'
Kampb
Dogome R.
F
E
India
R.
G N
Mo
des
oul
Tabili R.
NTY
30'



Imp. ERHARD Frères, PARIS.


SMITHSONIAN INSTITUTION LIBRARIES
3 9088 00897 9510